

In sich zusammengesunken

Der Vorstand des Augsburger MAN-Konzerns scheint hilflos: Die Verluste der Lastwagen- und Maschinenbau-Firma häufen sich.

Gerhard Specht, stellvertretender Aufsichtsratschef der MAN, wollte es endlich genauer wissen. Als sich die Aufseher des Augsburger Maschinenbau- und Lastwagen-Konzerns im Werk Sterkrade trafen, verlangte Specht Aufklärung von dem MAN-Vorstand: Was werde denn nun aus den geplanten Massenentlassungen?

Doch der Vorstand wich aus. Auch vorigen Mittwoch auf der jüngsten Ratsitzung im Werk Gustavsburg bei Mainz bekam Specht keine klare Antwort. Erst im November, teilte der Vorstand mit, könnten Details über die geplante Sanierung der krisengeplagten Firma vorgelegt werden.

Seit Mitte 1982 sackt die Firmengruppe von Monat zu Monat tiefer in die roten Zahlen ab. Das Management reagierte bislang hilflos. Nichts fiel dem neunköpfigen Vorstand an Gegenmaßnahmen ein, um die Talfahrt des nach Daimler-Benz zweitgrößten deutschen Laster-Konzerns und eines der größten Maschinen- und Anlagenbauers aufzuhalten. Inzwischen häufte die MAN Verluste von 300 Millionen Mark an.

In nahezu allen Sparten, im Inland wie bei den Töchtern in Übersee, kam der Konzern außer Tritt. Die weltweite Absatzkrise bei Lastwagen und Bussen, der ruinöse Preiswettbewerb unter Europas Lkw-Bauern und die teilweise antiquierte Angebotspalette in den einst so einträglichen Sparten Maschinenbau und Anlagenfertigung hat MAN schwer getroffen.

Allein in der Sparte Lastkraftwagen büßte der Konzern im gerade zu Ende gegangenen Geschäftsjahr 1982/83 rund eine Milliarde Mark Umsatz ein. Das entspricht einem Rückgang der gesamten Lkw-Fertigung um rund 25 Prozent.

Beim Bau von Schiffsdieseln schrumpfte die Produktion sogar um 50 Prozent. Aber auch im stark vom Export abhängigen Maschinen- und Anlagenbau bleiben seit Monaten die Aufträge aus. Im gesamten Konzern gingen bis Jahresmitte Bestellungen im Wert von 8,5 Milliarden Mark ein – über 20 Prozent weniger als im Vorjahr.

Für die „dramatische Verschlechterung“ fand Vorstandschef Otto Voisard eine pauschale Erklärung: „Nahezu alle der MAN zugänglichen Märkte sind zur gleichen Zeit in sich zusammengesunken.“

Da ist viel Wahres dran. Die schlechte Absatzsituation in den hochverschuldeten Ländern der Dritten Welt, die strikten Austerität-Kurs steuern müssen und

für Importe kaum noch Geld haben, und der weitgehend konjunkturell bedingte Einbruch beim Lkw-Verkauf kamen unverhofft und sind den Managern kaum anzulasten.

Auch die Teilstillegung der Hamburger MAN-Fabrik kann ebenso wie die angekündigten Entlassungen von 1000 Mann im Werk Augsburg mit der Misere der Werften entschuldigt werden. In beiden Fabriken werden die nur noch selten gefragten Schiffsdieselmotoren hergestellt.

Für einige Verlustgeschäfte im Ausland dürfte sich das Management mit plausiblen Erklärungen allerdings schwertun.



MAN-Aufsichtsratschef Lennings
Die Tochter nicht kontrolliert?

Rund 80 Millionen Mark verlor MAN bei einem einzigen Auftrag im Nahen Osten. Mit 200 Schwerlastern organisierte MAN den Transport von Baumaterial zwischen dem jordanischen Hafen Akaba und der irakischen Hauptstadt Bagdad. Das Material traf meist verspätet und gelegentlich gar nicht ein. Weil MAN sich vertraglich auf feste Fahrtermine eingelassen hatte, mußten die MAN-Brummis oft halbleer durch die Wüste fahren.

Über 30 Millionen Mark verlor der Konzern bei der Erschließung neuer Märkte in Frankreich und Australien. In großem Stil wollte MAN dort Service- und Verkaufsniederlassungen bauen. Doch gegen eingeführte japanische Konkurrenz in Australien und gegen die französischen Lkw-Bauer kamen die Deutschen nicht an.

Über 20 Millionen Mark verlor MAN auch in Argentinien. So schlecht ist es um die Fabrik dort bestellt, daß die Produktion von Schiffsdieseln schon zu Beginn dieses Jahres eingestellt werden mußte.

Von diesem geschäftlichen Abenteuer in Südamerika erfuhr die MAN-Muttergesellschaft Gutehoffnungshütte (MAN-Anteil: 75 Prozent) erst, als nichts mehr zu retten war: Das örtliche Management hatte die Bilanzen etwas retuschiert. Der GHH-Vorstandsvorsitzende Manfred Lennings muß sich den Vorwurf gefallen lassen, als Aufsichtsratschef seine bayrische Tochter nicht aufmerksam genug kontrolliert zu haben.

Lennings ließ die MAN-Manager jahrelang gewähren, was deswegen um so gefährlicher war, als der Vorstand der Tochterfirma untereinander in heftigem Streit liegt. Hinzu kam, daß die GHH-Großaktionäre Allianz (26 Prozent), Commerzbank (8 Prozent) und die Haniel-Gruppe (19 Prozent) an Lennings vorbei Einfluß auf das MAN-Management suchten.

Paul Lichtenberg, Aufsichtsratsvorsitzender und Ex-Vorstandschef der Commerzbank, steht Otto Voisard kritisch gegenüber. Der Bankier hatte vor zehn Jahren seinen Freund, den heutigen MAN-Finanzchef Gerd Wollburg, der für die argentinische Buchhaltung verantwortlich ist, an die Spitze des Konzerns hieven wollen.

Das Klima im Topmanagement war so unerträglich, daß Vor-

standsmitglied Gerhard Neipp das Angebot Lennings' zur Vertragsverlängerung ausschlug und zur Jahresmitte in den Krupp-Vorstand überwechselte.

Erst nach Neipps Abgang rafften sich die Aufsichtsräte dazu auf, das MAN-Management kritisch zu durchleuchten. Der ehemalige Flick-Manager Klaus Götte, Neuling im MAN-Aufsichtsrat, drängt inzwischen auf eine Umbesetzung im Vorstand.

Götte hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Im Auftrag des GHH-Großaktionärs Allianz soll der Finanzfachmann bei der MAN die Voraussetzungen für eine noch umfassendere Aufgabe schaffen. Nach der Sanierung der bayrischen Tochter soll Götte sich die Neuorganisation der Muttergesellschaft GHH vornehmen. ♦